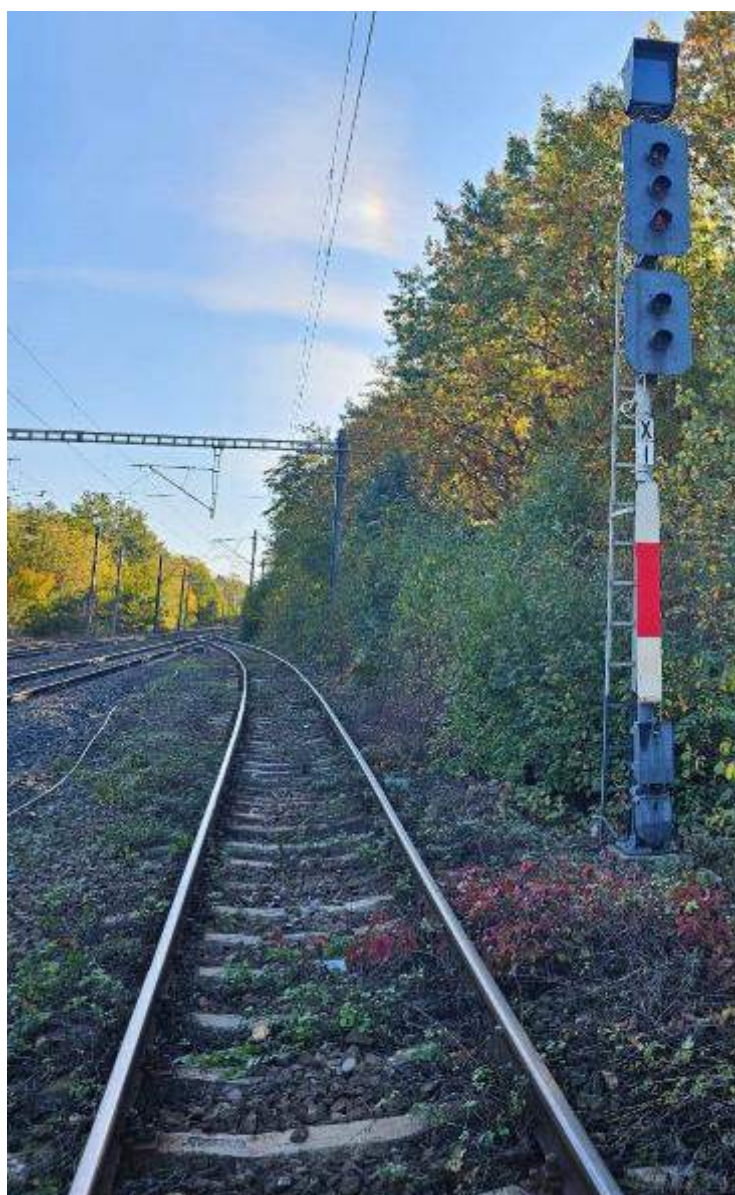




RAPORT DE INVESTIGARE

**a incidentului feroviar produs
la data de 15 decembrie 2024 în stația Pasărea**



CUPRINS

	Pa g.
A.Preambul.	3
B.2.1.Cauza directa	4
B.2..2. Cauza subiacenta	4
B.2..3. Cauza primare	4
B.3. Grad de severitate	4
B.4. Recomandări de siguranța	5
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	5
C.1. Descrierea incidentului	5
C.2. Circumstanțele incidentului	7
C.2.1. Părțile implicate	7
C.2.2. Compunerea trenurilor implicate	7
C.2.3. Descrierea infrastructurii	7
C.2.4. Mijloace de comunicare	7
C.2.5. Lucrări desfășurate la sau în vecinătatea incidentului	7
C.2.6. Declanșarea planului de urgenta feroviar	7
C.2.7. Declanșarea planului de urgenta al serviciilor publice de salvare, politie, servicii medicale	8
C.3.1. Pierderi de vieți omenești, persoane ranite si pagube materiale	8
C.4. Circumstanțe externe	8
C.5. Desfășurarea inestigației	8
C.5.1. Rezumatul mărturiilor	8
C.5.2. Sistemul de management al siguranței	12
C.5.3. Norme si reglementari	12
C.5.4. Funcționarea materialului rulant si instalațiilor tehnice	13
C.5.5. Documentație privind sistemul de operare	14
C.5.5. Interfața om-mașina-organizare	14
C.6. ANALIZA SI CONCLUZII	14
C.6.4. Analiza si concluzii	14
C.7. 1Cauza directa	15
C.7.2. Cauza subiacenta	16
C.7.3. Cauze primare	16
C.7.4. Observații suplimentare	16
C.7.5. RECOMANDARI	16

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agenția de Investigare Feroviară Română denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile OUG nr.73/2019, a Hotărârii Guvernului României nr.716/02.09.2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER precum și a *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*.

Obiectivul acțiunii de investigare desfășurate de către AGIFER este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și a incidentelor feroviare.

Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară și nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr.33/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 15.12.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CFR Pasărea, prin depășirea semnalului de ieșire de către trenul de călători nr.8007015, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, și luând în considerare faptul că incidentul a fost clasificat ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.6. din *Regulamentul de investigare* „plecarea trenurilor dintr-un punct de secționare fără a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice”, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 15.12.2024, în jurul orei 16:08, în stația CFR Pasărea, pe aparatul de comandă a instalației de centralizare tip CED CR 3 cu manipulator, a fost semnalizat un deranjament la instalația BAT (fără control) situată în linie curentă Pasărea – Brănești la km 23+801. Circulația trenurilor pe durata deranjamentului de la bariera BAT km 23+801 pe distanța Pasărea – Brănești Fir 1 și Fir 2, se efectuează, conform instrucției de manipulare a instalației pe bază de cale liberă și ordin de circulație, cu depășirea semnalelor X1, XII, XIII, X4 în poziție pe oprire, cu viteza maximă de 20 km/h până la următorul semnal cu indicație permisivă. Înainte de expedierea trenului nr.8007015 de la linia nr.1 din stația CFR Pasărea, IDM de serviciu nu a manipulat și verificat dacă parcursul este corespunzător și nu a oprit soneria de la barieră. A solicitat și obținut cale liberă pentru trenul nr.8007015 odată cu primirea reavizului de sosire a trenului nr.66225015 (anterior expedit de la linia II – directă din stația CFR Pasărea spre HM Brănești). Pentru expedierea trenului nr.8007015 a întocmit ordin de circulație (privind circulația la cale liberă) și a procedat la expedierea trenului nr.8007015 de la linia nr.1 din stația CFR Pasărea la HM Brănești pe Fir 1.

După plecarea din stația CFR Pasărea și depășirea semnalului de ieșire X1, mecanicul de locomotivă, aflat în conducerea trenului nr.8007015 nu a observat că macazul nr.10 este în poziție necorespunzătoare, pe minus („abatere”) și a continuat mersul. Trenul nr.8007015 a atacat în fals macazul nr.10 în poziție pe directă „plus” atacat pe la călcâi și a circulat pe firul 1 până la HM Brănești. IDM nu a constatat pe APC că macazul nr.10 este fără control, din cauza deranjamentului de la bariera BAT km 23+801, soneria de la barieră suna.

În urma acestui incident nu au fost înregistrate victime omenești.

B.2.Cauzele incidentului

B.2.1. Cauza directă

Nemanipularea de către IDM de serviciu din stația CFR Pasărea a macazului nr.10 în poziție corespunzătoare pe poziția minus („abatere”) și neverificarea pe lumnoschemă a întregului parcurs înainte de a înmâna ordinul de circulație și expedia trenul nr.8007015 de la linia nr.1 din stația CFR Păsarea către Fir 1 Pasărea – Brănești coroborat cu înscrisurile eronate din ordinul de circulație, fapt ce a avut ca urmare talonarea macazului nr.10.

Factori care au contribuit:

- Nerespectarea prevederilor din instrucția de manipulare a instalației CED CR 3 din stația CFR Pasărea, cu privire la modul de manipulare a instalației BAT km 23+801 aflată în deranjament, prin neruperea plumbului de la butonul soneriei ce avertiza că bariera este în deranjament (fără control), prin neacționarea butonului pentru întreruperea funcționării soneriei ce indica deranjamentul de la bariera BAT;
- Neverificarea de către IDM de serviciu a poziției macazurilor din parcursul de expediere de la linia 1 către Fir 1 Pasărea – Brănești pentru trenul nr.8007015;
- Înmânarea formularului OC pentru trenul nr.8007015 și expedierea acestuia fără respectarea prevederilor din regulamente și instrucții de serviciu, respectiv OC nu avea înscris firul de circulație pe unde urma să circule pe bază de cale liberă, nu conținea mențiuni privind asigurarea parcursului la ieșirea trenului din linia 1, nu era înscris deranjamentul de la bariera BAT km 23+801, era menționat în mod eronat depășirea semnalului de ieșire Y1 în loc de X1, era înregistrată formula „Liber la HM Voluntari”, după care era modificat „Liber la HM Brănești”;
- Luarea la cunoștință de către mecanicul de locomotivă a ordinului de circulație care nu respecta condițiile de pe teren respectiv depășirea semnalului de ieșire Y1 în loc de semnalul X1.

B.2.2. Cauze subiacente:

1. Nerespectarea Art.205. Litera „f” – din „*Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005*” – IDM trebuie să verifice pe lumnoschemă executarea corectă a parcursului de ieșire;

2. Nerespectarea Art.79(2). litera „d” și „e”, Art. 79(4) – din „*Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar*” Nr.201 – cu privire la condițiile care trebuie înscrise în formularul ordin de circulație;

3. Nerespectarea prevederilor din instrucția de manipulare a instalației CED CR3 cu privire la modul de efectuarea circulației în condiții de deranjament prevăzute la Art.55, Art.73, Art.75, Art.84, Art.86;

4. Nerespectarea Art.127 litera „d” – din „*Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar*” Nr.201 – Mecanicul de locomotiva trebuia să observe contradicția dintre semnalul de ieșire pe care l-a depășit și condițiile înscrise în formularul ordin de circulație.

B.2.3.Cauze primare:

Nu au fost identificate.

B.3. Grad de severitate

Incidentul a fost încadrat conform prevederilor *Regulamentului de investigare a accidentelor si incidentelor, de dezvoltare si îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate si pe rețeaua de transport cu metroul din România* ca incident feroviar la art.8, grupa A, pct 1.6 „plecarea trenurilor dintr-un punct de secționare fără a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice”.

În urma investigației comisia consideră că executarea eronată a parcursului de ieșire constituie cauza directă a incidentului și conform prevederilor *Regulamentului de investigare a accidentelor si*

*incidentelor, de dezvoltare si îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate si pe rețeaua de transport cu metroul din România a fost **reîncadrat** la art.8, grupa A, pct 1.13 „executarea eronată a parcursurilor de intrare, de ieșire sau de trecere a trenurilor”;*

B.4. Recomandări de siguranță:

Nu s-au identificat recomandări de siguranță pentru prevenirea unor incidente similare.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 15.12.2024, în jurul orei 16:08, în stația CFR Pasărea, pe aparatul de comandă al instalației de centralizare tip CED CR 3 cu manipulator, a fost semnalizat un deranjament la instalația BAT km 23+801 (fără control). Bariera BAT este situată în linie curentă Pasărea – Brănești la km 23+801. Conform prevederilor din instrucția de manipulare circulația trenurilor pe durata deranjamentului de la bariera BAT km 23+801 pe distanța Pasărea – Brănești Fir 1 și Fir 2, s-a efectuat pe bază de cale liberă și ordin de circulație, cu depășirea semnalelor X1, XII, XIII, X4 în poziție pe oprire, cu viteza maximă de 20 km/h până la următorul semnal cu indicație permisivă. Conform prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, înainte de expedierea trenului de călători nr.8007015 de la linia 1 din stația CFR Pasărea, IDM de serviciu avea obligația să manipuleze și să verifice dacă parcursul este corespunzător și să oprească soneria de talonare a barierei. Pentru oprirea soneriei de talonare e necesară ruperea plumbului de la butonul soneriei ce avertiza că bariera este în deranjament (fără control), și acționarea butonului pentru întreruperea funcționării soneriei ce indica deranjamentul de la bariera BAT. Precizăm că în cazul unui deranjament la instalație indiferent dacă este o problemă la macaz sau bariera se activează aceeași sonerie de avertizare/talonare.

În aceste condiții (soneria suna continuu) IDM a solicitat și obținut cale liberă pentru trenul de călători nr.8007015 odată cu primirea reavizului de sosire a trenului nr.66225015 (anterior expediat de la linia II – directă din stația CFR Pasărea către H.m. Brănești). Pentru expedierea trenului de călători nr.8007015 IDM a întocmit ordin de circulație (privind circulația pe bază de cale liberă) și a procedat la expedierea trenului de călători nr.8007015 de la linia 1 din stația CFR Pasărea la HM Brănești pe Fir 1. Formularul „Ordin de circulație” a fost completat cu date eronate cu privire la semnalul de ieșire care trebuia depășit în poziție pe oprire (Y1 în loc de X1).



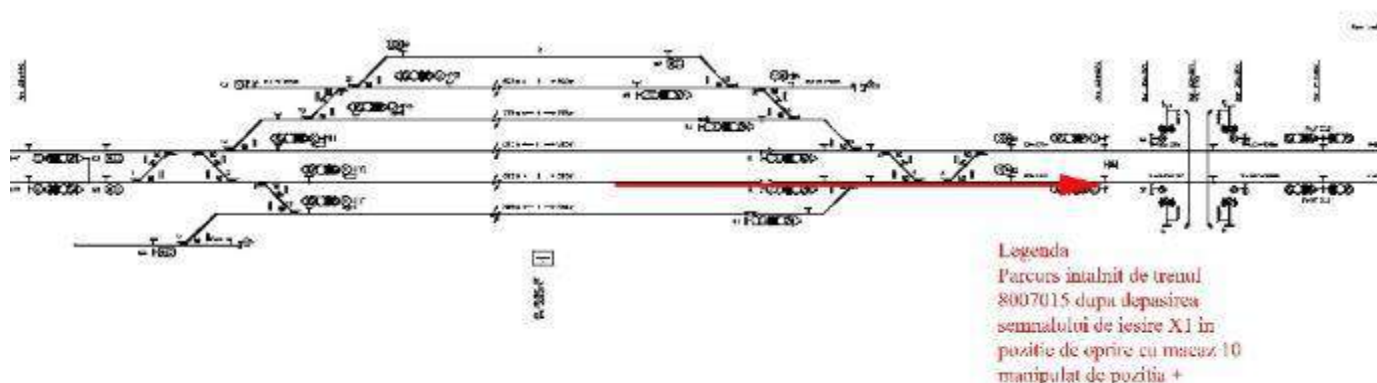
Foto nr.1 Semnalul de ieșire Y1

Formularul „Ordin de circulație” nu conținea mențiunea către ce fir de circulație se expediază trenul pe bază de cale liberă, nu se specifica deranjamentul de la bariera BAT km 23+801 și nu cuprindea alte mențiuni. Cu toate aceste lipsuri din formular și modificări, mecanicul de locomotivă a semnat formularul de primire, iar IDM a dat semnalul pornirea trenului. Mecanicul a pus trenul în mișcare fără a ridica obiecții și după depășirea semnalului de ieșire X1 în poziție pe oprire a atacat în fals macazul nr.10 pe care (locomotiva) fapt ce a dus la manevrarea acestuia de pe poziția plus pe poziția minus.

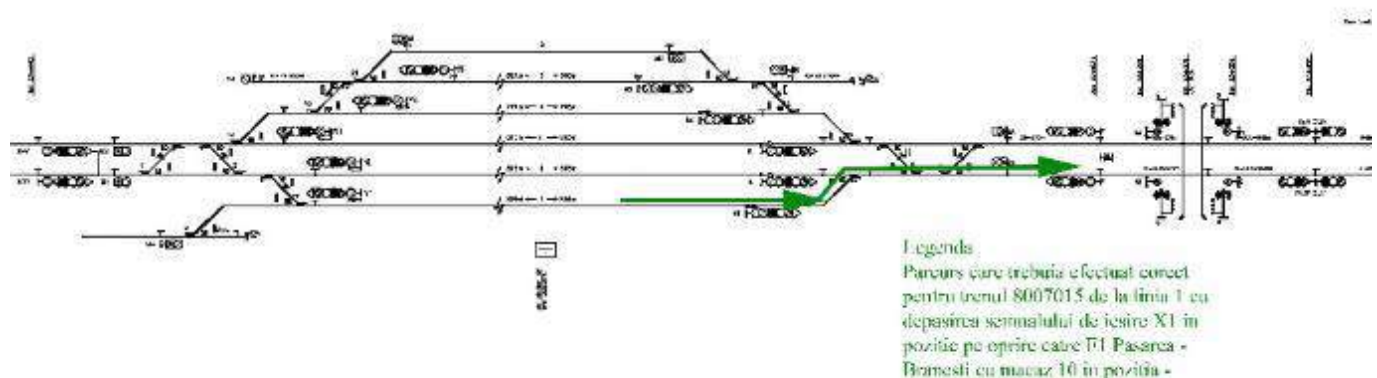
După plecarea din stația CFR Pasărea și depășirea semnalului de ieșire X1, mecanicul de locomotivă nu a observat faptul că macazul nr.10 din stația CFR Pasărea nu este în poziție corespunzătoare pe abătută și a continuat mersul. IDM nu a constatat pe APC că macazul nr.10 „prezintă fără control” pentru că că soneria era deja activată ca urmare a deranjamentului de la bariera BAT km 23+801 și IDM nu a procedat la întreruperea acesteia. (). Trenul de călători nr.8007015 a continuat mersul după atacarea în fals a macazului nr.10 în poziție pe directă „plus” atacat pe la călcâi și a circulat până la HM Brănești pe fir 1.

Din cauza deranjamentului existent la BAT km 23+801 (soneria de talonare fiind acționată automat), IDM nu a observat momentul în care a fost talonat macazul nr.10 de trenul nr.8007015. Soneria a sunat în permanență (de la producerea deranjamentului la instalația BAT) iar IDM a considerat că nu are nicio problemă la macaz, până la momentul în care a fost avizat de mecanicul de locomotivă de la trenul nr.1589015 prin stația RTF că parcursul de la linia II nu este efectuat corect, și că macazul nr.10 este în poziție pe abatere și nu în poziție pe directă, moment în care IDM a constatat pe APC că macazul nr.10 este fără control.

În continuare IDM de serviciu a luat legătura cu organul SCB care se afla pe teren la bariera BAT km 23+801, acesta s-a deplasat pe teren la macazul nr.10 și a constatat că acesta se afla manevrat în poziție pe minus cu acces de la linia 1 către fir 1 Pasărea – Brănești. Locomotiva trenului nr.1589015 se afla oprită pe cuprinsul schimbătorului de cale, pe inima de încrucișare a macazului nr.10. Organul SCB a mers la biroul de mișcare unde a constatat plumbul rupt de la butonul pentru manevrarea macazului nr.10 cu secțiune ocupată (buton MSI 4-10), acest fapt indica că IDM a încercat manipularea macazului nr.10 în poziția plus, fără a verifica pe teren de ce macazul nr.10 este fără control, fără a verifica starea de liber sau ocupată a secțiunii de macaz nr.10.



STATIA PASAREA - LINIA 800 BUCURESTI NORD - CONSTANTA



C.2. Circumstanțele incidentului:

C.2.1. Părțile implicate

Personalul care a deservit locomotiva trenului nr.8007015, aparține operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

Personalul care manipulează instalația CED din zona respectivă aparține de stația CFR Pasărea – Sucursala Regională de Cai Ferate București.

C.2.2. Compunerea trenurilor implicate:

Trenul nr.8007015 a fost compus din 2 vagoane seria 5053 2616, tonaj brut 118 t, 8 osii, masă frânată după livret 124/12 de fapt 148/30, 79 metri.

Locomotiva EA 794 ce a deservit trenul aparține operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Calatori” SA și sunt întreținute și revizuite de către S.C.R.L. Brașov – Secția Depou București Calatori.

C.2.3. Descrierea infrastructurii:

Linia de cale ferată unde a avut loc incidentul feroviar este în administrarea CNCF „CFR” SA – Sucursala Regională CF București și este compusă din curbe pe aparatele de cale.

- Macazul nr.10 din stația CFR Pasărea este de tip 60 raza 300;
- Tangenta 1/9;

- Acele sunt flexibile;
- Montajul pe traverse de beton;
- Prindere elastica;
- Electromecanismul de macaz este tip EM 5 trifazat netalonabil.

C.2.4. Mijloace de comunicare:

Prin stația RTF.

C.2.5. Lucrări desfășurate la/sau în vecinătatea incidentului:

La locul producerii incidentului feroviar și în vecinătatea acestuia nu se efectuat lucrări la infrastructură.

C.2.6. Declanșarea planului de urgență feroviară:

În urma acestui incident nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

Nu a fost necesară declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, de poliție și al serviciilor medicale.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:

Nu au fost răniți salariați ai căii ferate sau terțe persoane.

Nu au fost consecințe asupra mediului înconjurător.

Nu au fost pagube materiale la infrastructură.

Nu au fost pagube materiale la materialul rulant.

Nu au fost întârzieri de trenuri.

La instalații:

La verificarea făcută la electromecanismul de macaz nr.10 au fost constatate următoarele piese afectate:

- ambreiaj de talonare degradat în urma manipulării forțate a macazului nr.10 de pe poziția plus pe poziția minus;

- suport contacte rupt, pârgă de acționare a contactelor fixe și mobile ruptă;

Valoarea pagubelor urmare a incidentului este de aproximativ 9379.51 lei.

C.4. Circumstanțe externe:

La data de 15.12.2024, în jurul orei 16:52, temperatura în aer a fost de circa 2°C, cerul a fost senin, vizibilitatea corespunzătoare (bună).

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor:

Din declarațiile șefului de stație și chestionar se pot reține următoarele:

- În data de 15.12.2024 în jurul orei 17:20 a fost avizat telefonic de către IDM de serviciu din stația CFR Pasărea că macazul nr.10 semnalizează fără control pe APC, s-a deplasat cu autoturismul personal la stația CFR Pasărea unde a ajuns în jurul orei 18:40;
- La ora 18:40 organul SCB se afla la macazul nr.10, iar trenul nr.1589015 era expedit de la linia III pe fir 1 în direcția Brănești, în biroul de mișcare se afla IDM de serviciu care a declarat că după expedierea trenului nr.8007015 de la linia 1 a așteptat să primească reavizul de sosire pentru trenul nr.8007015, a întocmit ordin de circulație pentru trenul nr.1589015 și a expedit trenul;
- IDM de serviciu a declarat că a fost avizată de către mecanicul de locomotivă de la trenul nr.1589015 că parcursul este eronat și în același timp a observat că macazul nr.10 semnalizează fără control pe APC;

- Cu trenul nr.10183015 a sosit IDM care urma să intre de serviciu, acesta a luat serviciul de mișcare în primire, circulația trenurilor a fost făcută pe linia III din direcția Pantelimon în direcția Brănești Fir 1;
- A aflat de la organul SCB că macazul a fost talonat, în data de 16.12.2024.

Din declarațiile **IDM dispozitor și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 15.12.2024, în jurul orei 16:08 pe APC din stația CFR Pasărea a apărut un deranjament la bariera BAT km 23+801, deranjament manifestat fără control pe APC, soneria de avertizarea a început să sune;
- Nu a rupt plumbul de la butonul care anula funcționarea soneriei și nu a apăsă butonul;
- După apariția deranjamentului la bariera BAT km 23+801 a înregistrat în RRLISC deranjamentul, a avizat organul SCB, operatorul RC și șeful de stație;
- A făcut verificarea liniei curente cu stația vecină și operatorul RC, operatorul RC a procedat la schimbarea sistemului de circulație pe bază de cale liberă, circulația trenurilor în direcția Brănești Fir 1 și Fir 2 cu semnalele X1, XII, XIII, X4 în poziție pe oprire;
- A expediat trenul de marfă nr.66255015 din linia II către Fir 1 Pasărea – Brănești în baza ordinului de circulație și cale liberă la ora 16:33;
- A primit avizul de plecare pentru trenul de călători nr.8007015 de la stația CFR Pantelimon, a efectuat comandă de intrare la linia I abătută, a întocmit ordin de circulație pentru expedierea trenului de călători nr.8007015 cu modificări cu privire la semnalul de ieșire ce urma a fi depăși (semnal Y1), nu a înregistrat pe ce fir de circulație urmează a îndruma trenul nr.8007015, a înregistrat cu modificări formula „Liber la HM Voluntari” în loc de „Liber la HM Brănești”, nu a înregistrat în formular deranjamentul de la barieră BAT km 23+801;
- După primirea reavizului de sosire de la HM Brănești pentru trenul nr.66255015 la ora 16:44 a procedat la cererea și obținerea de cale liberă pentru trenul nr.8007015, nu a mai manipulat macazul nr.10 în poziția pe minus, nu a verificat executarea corectă a parcurșului pentru trenul nr.8007015, după gararea trenului la ora 16:51 la linia I, după care a înmănat ordin de circulație mecanicului de la trenul nr.8007015 sub semnătură și a dat semnalul pornirea trenului. Trenul s-a pus în mișcare și după depășirea semnalului X1 în poziție pe oprire soneria de talonare suna, din cauza deranjamentului de la bariera BAT km 23+801, IDM nu a observat momentul în care macazul nr.10 a fost talonat și manevrat de către materialul rulant pe poziția minus;
- În acest timp IDM a primit avizul de trecere pentru trenul 1589015 de la stația CF Pantelimon, a efectuat comanda de intrare la linia II directă, a completat ordinul de circulație privind expedierea pe baza de cale liberă, la primirea reavizului de sosire pentru trenul 8007015 nu a mai verificat parcurșul pentru expedierea trenului 1589015 și după gararea acestuia la linia II a procedat la înmănarea ordinului de circulație sub semnătură și a dat semnalul pornirea trenului;
- După depășirea semnalului de ieșire XII stația CFR Pasărea de către trenul nr.1589015, IDM din stația CFR Pasărea a fost avizată prin stația RTF de către mecanicul de la trenul nr.1589015 că parcurșul nu este efectuat corespunzător și că macazul nr.10 este în poziție pe minus și nu pe poziția plus;
- Când a verificat pe lumnoschemă a observat că macazul nr.10 este fără control pe APC, nu și-a dat seama când macazul nr.10 a rămas fără control, din cauză că soneria de talonare care avertiza deranjamentul de la barieră nu a fost oprită iar aceasta suna în continuare;
- A avizat organul SCB aflat pe teren că macazul nr.10 este fără control pe APC, la deplasarea acestuia de la bariera BAT km 23+801 către macazul nr.10, IDM a constatat că macazul se afla manevrat pe poziția minus (ultimul tren care a circulat de la linia I, a fost trenul nr.8007015), IDM a încercat manevrarea macazului nr.10 din buton și a constatat că nu se manevrează pe nici-o poziție;
- A vizat operatorul RC de acest lucru, a procedat la retragerea trenului în stație la linia II în baza ordinului de circulație emis, a dispus regararea trenului de la linia II la linia III și expedierea acestuia cu o întârziere de 105 minute;
- Nu a verificat pe teren cauzele care au dus la pierderea controlului la macazul nr.10;

- La solicitarea telefonica a mecanicului de la trenul nr.8007015 a completat retroactiv un alt ordin de circulație cu nr.209476, pe care la înmănat la mecanicul de la trenul nr.8001015 pentru al preda mecanicului de la trenul nr.8007015, fără să aibă acest drept, în noul ordin de circulație a înscris datele corect, cu privire la semnalul de ieșire care trebuia depășit în poziție pe oprire, a completat și mențiunea „parcurs asigurat”, a înregistrat fără modificări mențiunea „Liber trenul la HM Brănești”;
- IDM menționează ca completarea noului ordin de circulație a fost făcută sub presiunea telefonului mobil, aceasta a fost sunată de cel puțin 10 ori de mecanicul de locomotivă de la trenul 8007015 pentru a nu uita de întocmirea ordinului de circulație și înmânarea către mecanicul de locomotivă de la trenul nr.8001015;
- IDM menționează că până la data producerii incidentului feroviar nu a mai avut un deranjament de acest fel;

Din declarațiile **mecanicului de locomotivă al trenului de călători nr.8007015** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în data 15.12.2024 în conducerea trenului nr.8007015, în conducere simplificată;
- La stația CFR Pasărea a fost avizat prin Ordin de circulație de către IDM Dispozitor că pe distanța Pasărea - Brănești trenul nr.8007015 circulă pe bază de cale liberă;
- A observat că în Ordinul de circulație este tăiat cu o linie HM Voluntari și este înscris HM Brănești;
- După plecarea trenului nr.8007015 din stația CFR Pasărea în direcția HM Brănești a sunat pe IDM Dispozitor ca să întocmească un alt OC fără ștersături și fără greșeli;
- Nu a comunicat nimic despre semnalul Y1 în loc de X1;
- A condus trenul cu viteza de cel mult 20 km/h în zona macazelor și până la primul semnal cu indicație permisivă, nu a observat nimic deosebit la parcursul trenului și nici nu a simțit talonarea macazului nr.10;
- A luat la cunoștință sub semnătură Ordinul de circulație și nu a observat că IDM Dispozitor a trecut greșit semnalul de ieșire Y1 în loc de X1;
- A sunat pe IDM Dispozitor ca să întocmească un alt Ordin de circulație după câteva zile care a fost întocmit de către IDM Dispozitor din stația CFR Pasărea și transmis prin mecanicul de la trenul de călători nr.8010015;
- Nu a avut cunoștință de producerea incidentului prin talonarea macazului nr.10 până în data de 29.01.2025.

Din declarația și chestionarea **IDM dispozitor** care a intrat în serviciu în tura din 15/16.12.2024 se pot reține următoarele:

- A intrat de serviciu în data de 15/16.12.2024, a luat în primire serviciul de mișcare în jurul orei 19:34;
- După luarea în primire a serviciului de mișcare, în biroul de mișcare se afla organul SCB, macazul nr.10 prezenta fără control pe APC, circulația trenurilor către HM Brănești se făcea pe linia III directă;
- Din relatările organului SCB, IDM de serviciu din tura de 15.12.2024 nu a verificat parcursul pentru trenul nr.1589015 de la linia II către Fir 1 Pasărea - Brănești;
- În jurul orei 24:00 organul SCB a terminat remedierea la electromecanismul de macaz nr.10, unde au găsit 2 contacte fixe și un contact mobil sparte;
- Organul SCB a făcut înscrierea în registrul RRLISC privind remedierea deranjamentului la ora 00:00, a solicitat operatorul RC care a comunicat să îi transmită remedierea deranjamentului cu ora 20:15, acest lucru a fost confirmat cu nr.2;
- După probele efectuate cu macazul nr.10 după remediere acesta prezenta control pe ambele poziții;
- Nu a solicitat și nu a primit dispoziții RC privind modificarea și schimbarea liniilor de garare pentru trenurile din direcția Pantelimon și pentru trenurile cu oprire din direcția HM Brănești;

- A lăsat foarte multe rânduri libere în registrul RRLISC la solicitarea făcută de către organul de specialitate SCB, pentru a înregistra remedierea deranjamentului la altă ora decât ora reală de remediere.

Din declarația și chestionarea **operatorului RC** care a fost în serviciu în tura din 15.12.2024 se pot reține următoarele:

- În data de 15.12.2024 a fost avizat în scris de IDM de serviciu stația CFR Pasărea de deranjamentul de la bariera BAT km 23+801 care afecta Fir 1 Pasărea – Brănești. A făcut verificarea liniei curente cu stația CFR Pasărea și HM Brănești, a declarat linia curentă liberă și s-a trecut la circulația trenurilor pe bază de cale liberă, ordin de circulație pe Fir 1 Pasărea – Brănești, circulația trenurilor pe relația Brănești – Pasărea fir 2 a fost normală;
- În jurul orei 17:05 a fost avizat de către IDM de serviciu că macazul nr.10 este fără control pe nici-o poziție, a dat dispoziție verbală pentru regararea trenului nr.1589015 și pentru trenul nr.581015 să circule pe firul din stânga Pantelimon – Pasărea, trenul nr.1589015 a fost regarat la linia III și expediat pe fir 1 Pasărea - Brănești;
- După remedierea deranjamentului de la BAT km 23+801 s-a făcut verificarea liniei curente fir 1 Pasărea – Brănești și s-a trecut la circulația trenurilor pe baza de BLA Fir 1 Pasărea – Brănești;
- Nu au fost emise dispoziții RC pentru trenurile nr.1887015, nr.10183015, nr.8010015 privind schimbarea liniei de garare din cauză că IDM de serviciu nu a răspuns la telefoanele RC și telefonul fix.

Din declarația și chestionarea **operatorului RC** care a intrat în serviciu în tura din 15/16.12.2024 se pot reține următoarele:

- După luarea în primire a serviciului a luat la cunoștință de deranjamentul din stația CFR Pasărea, manifestat prin macazul nr.10 fără control cu acces la linia 1, fără a se putea expedia sau circula pe linia 1 și II;
- A luat la cunoștință despre un tren care se afla la linia 4 în stația CFR Pasărea, pe care l-a expediat la stația CFR București Băneasa pentru a ușura circulația în stația CFR Pasărea;
- În jurul orei 00:10 a primit în scris de la IDM de serviciu din stația CFR Pasărea remedierea deranjamentului, dar acesta precizează că deranjamentul a fost remediat la ora 20:00;
- Graficul de circulație a fost trasat cu deranjament până la ora 00:10 și a modificat pe grafic cu pastă corectoare că remedierea deranjamentului a fost făcută la ora 20:00, a avizat șeful de tura RRC cu privire la acest lucru.

Din declarațiile **Șefului de Distinct SCB și chestionar** se pot reține următoarele:

- În jurul orei 17:15 a fost sunat de către IDM de serviciu din stația CFR Pasărea care a comunicat că macazul nr.10 este fără control pe ambele poziții și că a expediat un tren pe baza de cale liberă;
- În jurul orei 17:25 când a rezolvat deranjamentul de la bariera BAT km 23+801, a lăsat la barieră pe electromecanicul SCB să închidă dulapurile și a plecat spre stația CFR Pasărea. Pe drum a fost sunat pe telefonul mobil de către șef stație Pasărea pentru a fi întrebat de deranjamentul de la BAT km 23+801. L-am informat că deranjamentul la BAT a fost remediat și i-a adus la cunoștință situația de la macazul nr.10 care era fără control;
- Când a ajuns la macazul nr.10 a făcut o verificare vizuală la lumina lanternei și a constatat că macazul era înzăvorât pe poziția minus, nu prezenta urme de forțare, barele de manevrare și control erau intacte, pe macaz a găsit mecanicul de locomotivă de la trenul nr.1589015 și încă o persoană, trenul nr.1589015 era oprit înaintea macazului;
- S-a deplasat la biroul de mișcare din stația CFR Pasărea unde a observat că macazul nr.10 prezenta fără control pe APC și plumbul de la butonul MSO SI 4-10 era rupt;
- A avizat pe șeful de secție și a comunicat situația găsită pe teren și situația din biroul de mișcare și a întrebat dacă se poate să se intervină la macaz. Șeful de secție a spus să aștepte și că îl va suna să îi comunice. A fost sunat înapoi de șeful de secție care a comunicat că nu vine nici-o comisie și că pot să mă apuc de remedierea macazului nr.10;

- În acest timp la macaz a ajuns și electromecanicul SCB, căruia i-a comunicat că are acceptul pentru a interveni la electromecanismul de macaz. La deschiderea macazului a fost constatată o piesă ascunsă ruptă la coșul de contacte, contactele fixe și un contact mobil rupte, dispozitivul de talonare defect;
- Remedierea deranjamentului a fost încheiată în jurul orei 00:00;
- Pe timpul deranjamentului a ținut legătura cu doamna Șef Divizie Instalații și Doamna Revizor Sector;
- Pe toată durata deranjamentului nu a avut de gând să ascundă ceva;

Din declarațiile **Electromecanicului SCB și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în data de 15.12.2024 la Districtul SCB Fundulea, și a fost sunat de către IDM de serviciu din stația CFR Pasărea care a comunicat că BAT km 23+801 pe BLA Pasărea - Brănești este talonată și fără control, am avizat pe Șeful de District SCB că începând cu ora 16:10 BAT km 23+801 este în deranjament și că mă voi deplasa pentru remediere;
- Șeful de District SCB a sosit și el la sediul districtului pentru a ne deplasa cu auto la BAT km 23+801 unde am ajuns în jurul orei 16:38. În jurul orei 17:10-17:15 Șeful de District a fost avizat telefonic de IDM de serviciu din stația CFR Pasărea că macazul nr.10 este fără control pe ambele poziții, Șeful de District s-a deplasat la macaz, eu am rămas la barieră până la ora 17:53 când bariera BAT a fost lăsată în bună stare de funcționare cu control electric;
- S-a deplasat la stația CFR Pasărea la macazul nr.10 și a constatat că macazul nr.10 era înzăvorât pe poziția minus cu acces la linia 1 abătută, capacul macazului era plumbuit, drugul de înzăvorâre drept, barele și liniarele în bună stare, trenul nr.1589015 era oprit la circa 30 metri de macaz după semnalul de ieșire XII;
- A rămas lângă macaz și a ținut legătura cu Șeful de District SCB pentru a-mi spune dacă putem să ne apucăm de remediere. După aproximativ 30 minute mi s-a comunicat că pot să mă apuc de remediere;
- După deschiderea macazului s-a constatat un bloc de contacte pe grupa 1 și 2 cu pârgă contactului mobil ruptă, iar dispozitivul de talonare acționat;
- Macazul este netalonabil dar permite talonarea și manevrarea acestuia, am înlocuit blocul de contacte de la macaz cu unul similar de la macazul nr.18, am înlocuit și dispozitivul de talonare;
- Pentru înlocuirea pieselor defecte în urma talonării a fost necesar demontarea totală a electromecanismelor de macaz nr.10 și nr.18. După montarea pieselor la macazul nr.10 și efectuarea reglajelor și probelor, acesta a fost lăsat cu control pe ambele poziții;
- Până la remedierea macazului nr.10 nu au fost efectuate comenzi pe linia II și macazul nr.10, circulația trenurilor s-a efectuat pe linia III;
- Remedierea deranjamentului a fost făcută în jurul orei 23:55.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței feroviare:

3.2. Sistemul de management al siguranței:

C.5.2.1. La nivelul administratorului de infrastructură al CNCF „CFR” SA

La momentul producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia Autorizației de Siguranță cu numărul de identificare AS 24005 cu termen de validitate în perioada 28.12.2024 ÷ 27.12.2029.

C.5.2.2. La nivelul operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA

La momentul producerii incidentului feroviar, SNTFC „CFR Călători” SA în calitate de operator de transport feroviar de călători, deținea certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare UE:RO

1020210174 emis la data de 10.11.2021, valabil de la data emiterii până la data de 09.11.2026, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare, inclusiv prevederile adoptate de întreprinderea feroviară în vederea îndeplinirii cerințelor specifice necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua de cale ferată, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE și cu legislația națională aplicabilă.

C.5.3. Norme si reglementari. Surse si referințe pentru investigare.

Norme si reglementari:

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele:

- *Regulamentul de investigare a accidentelor si incidentelor, de dezvoltare si îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate si pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG 117/2010;
- *Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobat prin O.M.T.C.T. nr.1816 din 26.10.2005;
- *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar nr.201*, aprobat prin O.M. nr.2229 din 23.11.2006;
- *Planul tehnic de exploatare al stației CFR Pasărea*;
- *Instrucția de manipulare a instalațiilor CED CR3*;
- *Regulamentul de semnalizare nr.004/2006*.

Surse si referințe:

- Chestionarea salariaților implicați în incidentul feroviar.

C.5.4. Funcționarea materialului rulant si instalațiilor tehnice:

C.5.4.1.Mijloacele de comunicare:

Stațiile R.T.F. de pe locomotive, erau în stare bună de funcționare.

C.5.4.2.Materialul rulant:

La locomotiva EA 794, instalația de control punctual al vitezei și autostop (INDUSI) erau în funcțiune și sigilate, conform proces verbal IVMS.

Dispozitivul de siguranță și vigilență (DSV) era sigilat și funcționa instrucțional.

C.5.4.3. Date constatate la linii:

Urmare a incidentului produs nu au fost linii închise și s-au produs pagube la instalații.

C.5.4.4.Date constatate la trenul de călători

În urma interpretării memoriei IVMS a locomotivei EA 794 aparținând Depoului București Călători, care în data de 15.12.2024 a remorcat trenul de călători nr.8007015 pe distanța București Obor - Fetești, s-au constatat următoarele:

Din stația CFR București Obor trenul a plecat la ora 16:25;

Trenul a oprit în stația CFR Pantelimon Sud la ora 16:36 și a plecat la ora 16:37;

Trenul a oprit în stația CFR Pantelimon la ora 16:40 și a plecat la ora 16:40;

Semnalul de intrare al stației CFR Pantelimon a avut indicația „galben”, inductor 1000 Hz activ cu manipularea butonului „Atenție!” al instalației INDUSI și respectarea vitezelor de control aferente regimului „R” al instalației.

Semnalul de ieșire al stației CFR Pantelimon a avut indicația „verde cu indicator viteză 8”, inductor 2000 Hz activ cu manipulare buton „Depășire ordonată”.

Trenul a oprit la linia abătută din stația CFR Pasărea la ora 16:49 și a plecat la ora 16:50.

După plecarea din stația CFR Pasărea trenul a parcurs o distanță de 558 metri (ora 16:52) când se înregistrează inductorul de 2000 Hz activ cu manipularea butonului „Depășire Ordonată”.

După trecerea peste inductorul de 2000 Hz, trenul a parcurs o distanță de 922 metri cu viteza maximă 19 km/h și a oprit la ora 16:55.

Între orele 16:55 - 16:56 trenul a staționat.

La ora 16:56 trenul s-a pus în mișcare și a circulat cu viteză maximă de 20 km/h până la următorul semnal și a oprit în HM Brănești Sat la ora 17:02.

Din HM Brănești Sat trenul a plecat la ora 17:03.

În stația CFR Fetești a oprit la ora 19:22.

Pe întregul parcursul, trenul a circulat cu respectarea vitezelor maxime de circulație admise, respectiv a restricțiilor și limitărilor de viteză.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație:

Personalul ce a manipulat instalația de tip CED CR3, cu responsabilități în siguranța feroviară, implicat în producerea incidentului efectua serviciu în tura, fără depășirea duratei de lucru reglementată și era autorizat/atestat profesional și deține aviz medical și psihologic în termenul de valabilitate.

În timpul investigării nu au fost depistate circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului feroviar, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic, sau deficiente privind proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om - mașină.

Cadrul de reglementare (planul tehnic de exploatare a stației, instrucțiunile și regulamentele de serviciu) definesc în mod clar modul de desfășurare a activității de circulație și manevră, în condițiile specifice stației CFR Pasărea.

Nu au existat schimbări organizaționale care să fi influențat producerea incidentului.

C.6. ANALIZA SI CONCLUZII

C.6. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Starea tehnică a suprastructurii căii nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Starea tehnică a instalațiilor feroviare nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor

Starea tehnică a vehiculelor feroviare din compunerea trenului de călători nr.8007015 nu au influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere ala incidentului:

La data de 15.12.2024, în jurul orei 16:08, în stația CFR Pasărea, pe aparatul de comandă a instalației de centralizare tip CED CR 3 cu manipulator, a fost semnalizat un deranjament la instalația BAT km 23+801 (fără control). Bariera BAT este situată în linie curentă Pasărea – Brănești la km 23+801. Circulația trenurilor pe durata deranjamentului de la bariera BAT km 23+801 pe distanța Pasărea – Brănești Fir 1 și Fir 2, se efectuează pe baza de cale liberă și ordin de circulație, cu depășirea semnalelor X1, XII, XIII, X4 în poziție pe oprire, cu viteza maximă de 20 km/h până la următorul semnal cu indicație permisivă. Înainte de expedierea trenului de călători nr.8007015 de la linia 1 din stația CFR Pasărea, IDM de serviciu nu a manipulat macazul nr.10 în poziție corespunzătoare pe abatere și nu a verificat dacă întreg parcursul de ieșire este corect efectuat. A solicitat și obținut cale liberă pentru trenul de călători nr.8007015 odată cu primirea reavizului de sosire a trenului de călători nr.66225015 (anterior expedit de la linia II – directă din stația CFR Pasărea). Pentru expedierea trenului de călători nr.8007015 a întocmit ordin de circulație (privind circulația pe baza de cale liberă) și a procedat la expedierea trenului de călători nr.8007015 de la linia 1 din stația CFR Pasărea în direcția HM Brănești pe Fir 1 Pasărea – Brănești.

IDM din stația CFR Pasărea, după expedierea trenului nr.66225015 de la linia II, nu a manipulat macazul nr.10 în poziția pe abatere pentru expedierea trenului nr.8007015. După gararea trenului 8007015 la linia 1, IDM a întocmit și înmănat ordin de circulație mecanicului trenului nr.8007015. Ordinul de circulație a fost completat cu date eronate cu privire la semnalul de ieșire care trebuia depășit în poziție pe oprire (Y1). Formularul ordin de circulație nu conținea mențiunea către ce fir de circulație se expediază trenul pe baza de cale liberă, nu se specifica deranjamentul de la bariera BAT km 23+801, nu cuprindea mențiuni cu privire dacă parcursul este asigurat în bloc. Cu toate aceste lipsuri din formular și modificări, mecanicul de locomotivă a semnat formularul de primire, iar IDM a dat semnalul pornirea trenului, mecanicul a pus trenul în mișcare fără a ridica obiecții în acest sens și după depășirea semnalului de ieșire

X1 în poziție pe oprire a surprins și atacat în fals macazul nr.10 pe care (locomotiva) la manevrat de pe poziția plus pe poziția minus. Mecanicul de la trenul nr.8007015 a continuat mersul către HM Brănești fără să avizeze pe IDM de serviciu că a atacat în fals macazul nr.10.

Din cauza deranjamentului existent la BAT km 23+801 s-a activat automat soneria de talonare. Pentru oprirea soneriei de talonare era necesară ruperea plumbului de la butonul soneriei ce avertiza că bariera este în deranjament (fără control), prin acționarea butonului privind întreruperea funcționării soneriei ce indica deranjamentul de la bariera BAT. Din cauza faptului că soneria era deja activată ca urmare a deranjamentului de la bariera BAT IDM nu a observat momentul în care a fost talonat macazul nr.10 de către trenul nr.8007015. Soneria a sunat în permanență (de la producerea deranjamentului la instalația BAT) iar IDM a considerat că nu are nici-o problemă la macaz, până la momentul în care a fost avizat de mecanicul de locomotivă de la trenul nr.1589015 prin stația RTF că parcursul de la linia II nu este efectuat corect, și macazul nr.10 este în poziție pe abatere și nu în poziție pe directă. Abia în acel moment IDM a constatat pe APC că macazul nr.10 este fără control.

În continuare IDM de serviciu a luat legătura cu organul SCB care se afla pe teren la Bariera BAT km 23+801, acesta s-a deplasat pe teren la macazul nr.10 și a constatat că acesta se afla manevrat în poziție pe minus cu acces de la linia 1 către fir 1 Pasărea – Brănești. Locomotiva trenului 1589015 se afla oprită pe cuprinsul schimbătorului de cale, pe inima de încrucișare a macazului 10. Organul SCB a mers la biroul de mișcare unde a constatat plumbul rupt de la butonul privind manevrarea macazului nr.10 cu secțiune ocupată (buton MSI 4-10). Acest fapt indică că IDM a încercat manipularea macazului nr.10 în poziția plus, fără a verifica pe teren de ce macazul nr.10 este fără control și fără a verifica starea de liber sau ocupată a secțiunii de macaz nr.10.

Interpretare și analiza:

Din constatările efectuate de către membrii comisiei de investigare, din chestionarea personalului implicat și analizarea documentelor puse la dispoziția comisiei au reieșit următoarele:

- Nerespectarea prevederilor din Instrucția de Manipulare cu privire la modul în care se face circulația trenurilor în cazul deranjamentelor apărute la bariera BAT km 23+801, prin oprirea soneriei de talonare;
- Depășirea semnalului de ieșire X1 de către mecanicul trenului nr.8007015 fără a avea acest drept, din cauza faptului că ordinul de circulație emis de IDM din stația CFR Pasărea, care era întocmit necorespunzător, era indicat un alt semnal de ieșire care putea să fie depășit în poziție pe oprire (Y1) care se afla în capătul opus expedierii (cap X);
- Nu a fost precizat în formularul OC pentru trenul nr.8007015 dacă parcursul de expediere de la linia 1 către Fir 1 Pasărea - Brănești este asigurat în bloc;
- Nu a fost precizat în ordinul de circulație emis pentru trenul nr.8007015 deranjamentul de la BAT km 23+801;
- Nu a fost înscris în formularul ordinului de circulație pentru trenul nr.8007015, ce stabilea circulația pe baza de cale liberă, pe ce fir de circulație circula la cale liberă trenul nr.8007015 pe distanța Pasărea - Brănești;
- IDM de serviciu a completat ulterior un alt formular ordin de circulație la solicitarea repetată prin telefon a mecanicului de la trenul nr.8007015, care i-a solicitat înscrierea expresă a mențiunii semnalului care trebuia depășit în condiții normale (X1) și formula „parcurs asigurat”;
- Un nou ordin de circulație a fost întocmit de IDM din stația CFR Pasărea pentru trenul nr.8007015 și acesta a fost înmănat mecanicului de locomotivă de la trenul de călători nr.8010015 pentru înmânarea mecanicului de locomotivă ce a deservit trenul nr.8007015.

C.7.Cauzele producerii incidentului:

C.7.1.Cauzele incidentului

Nemanipularea de către IDM de serviciu din stația CFR Pasărea a macazului nr.10 în poziție corespunzătoare pe poziția minus („abatere”) și neverificarea pe luminoschemă a întregului parcurs înainte de a înmâna ordinul de circulație și expedia trenul nr.8007015 de la linia nr.1 din stația CFR Pasărea către Fir 1 Pasărea – Brănești coroborat cu înscrisurile eronate din ordinul de circulație, fapt ce a avut ca urmare talonarea macazului nr.10.

Factori care au contribuit:

- Nerespectarea prevederilor din instrucția de manipulare a instalației CED CR 3 din stația CFR Pasărea, cu privire la modul de manipulare a instalației BAT km 23+801 aflată în deranjament, prin neruperea plumbului de la butonul soneriei ce avertiza că bariera este în deranjament (fără control), prin neacționarea butonului pentru întreruperea funcționării soneriei ce indica deranjamentul de la bariera BAT;
- Neverificarea de către IDM de serviciu a poziției macazurilor din parcursul de expediere de la linia 1 către Fir 1 Pasărea – Brănești pentru trenul nr.8007015;
- Înmânarea formularului OC pentru trenul nr.8007015 și expedierea acestuia fără respectarea prevederilor din regulamente și instrucții de serviciu, respectiv OC nu avea înscris firul de circulație pe unde urma să circule pe bază de cale liberă, nu conținea mențiuni privind asigurarea parcursului la ieșirea trenului din linia 1, nu era înscris deranjamentul de la bariera BAT km 23+801, era menționat în mod eronat depășirea semnalului de ieșire Y1 în loc de X1, era înregistrată formula „Liber la HM Voluntari”, după care era modificat „Liber la HM Brănești”;
- Luarea la cunoștință de către mecanicul de locomotivă a ordinului de circulație care nu respecta condițiile de pe teren respectiv depășirea semnalului de ieșire Y1 în loc de semnalul X1.

C.7.2. Cauze subiacente:

1. Nerespectarea Art.205. Litera „f” – din „*Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005*” – IDM trebuie să verifice pe lumnoschemă executarea corectă a parcursului de ieșire;

2. Nerespectarea Art.79(2). litera „d” și „e”, Art. 79(4) – din „*Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar*” Nr.201 – cu privire la condițiile care trebuie înscrise în formularul ordin de circulație;

3. Nerespectarea prevederilor din instrucția de manipulare a instalației CED CR3 cu privire la modul de efectuarea circulației în condiții de deranjament prevăzute la Art.55, Art.73, Art.75, Art.84, Art.86;

4. Nerespectarea Art.127 litera „d” – din „*Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar*” Nr.201 – Mecanicul de locomotiva trebuia să observe contradicția dintre semnalul de ieșire pe care l-a depășit și condițiile înscrise în formularul ordin de circulație.

C.7.3.Cauze primare:

Nu au fost identificate.

C.7.4. Observații suplimentare:

Cu ocazia efectuării acțiunii de investigare, s-a constatat:

a) IDM de serviciu stația CF Pasărea din data de 15.12.2024 a procedat similar și la expedierea trenului 1589015

b) IDM de serviciu a completat ulterior un alt formular ordin de circulație la solicitarea repetată prin telefon a mecanicului de la trenul nr.8007015, care îi solicita înscrierea expresă a mențiunii semnalului care trebuia depășit în condiții normale(X1) și formula „parcurs asigurat”;

D. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări pentru prevenirea unor incidente similare.

Prezentul *Raport de investigare* se transmite către SRCF București, Autoritatea de Siguranța Feroviara Romana – ASFR și operatorului de transport SNTFC „CFR Călători” SA.